BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

Mars 2008
Numéro 41

Conjoncture économique
Transport
Indices des prix 4
Marché du travail 6

Commerce extérieur 8

Étude modale
Transport ferroviaire 15

Québec

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DU QUÉBEC

SURVOL DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2005

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible	..
N'a pas lieu de figurer	...
Néant ou zéro	-
Nombre infime	- -
Nombre rectifié	r
Données confidentielles	x
Données provisoires	p

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada. On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet http://www.statcan.ca et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Le commerce extérieur du Québec

L'article décrit la situation du commerce extérieur québécois pour les trois premiers trimestres de 2007 et établit des comparaisons avec les trimestres correspondants de 2006 de même qu'avec les années antérieures. Le ralentissement de l'économie des États-Unis et la force de la devise canadienne ont des impacts importants sur le commerce québécois avec l'étranger et peuvent influencer de manière non négligeable le transport de marchandises. L'auteur décrit ces impacts, présente les éléments clés à surveiller et indique les industries les plus susceptibles d'être affectées. ■

Survol du transport ferroviaire en 2005

L'auteure propose un tour d'horizon du transport ferroviaire au Canada et au Québec en 2005 à partir de données de Statistique Canada. De la structure de l'industrie à la situation de l'emploi, en passant par les recettes d'exploitation, le transport de marchandises et le transport des voyageurs, l'article passe en revue toutes les principales facettes de ce mode de déplacement. ■

Errata

Quelques erreurs se sont introduites dans l'article sur le commerce extérieur du Québec paru dans le numéro 40 de novembre 2007. Ces erreurs sont survenues lors du processus de publication et ne sont nullement attribuables à l'auteur de l'article. L'équipe du Bulletin, et en particulier le rédacteur en chef, tient à s'excuser auprès de l'auteur pour les inconvénients subis.

- En page 9, aux première et deuxième lignes, on aurait dû lire « la valeur des exportations du Québec vers les États-Unis » au lieu de « la valeur des exportations américaines vers le Québec ».

- La note 2 à la page 13 est superflue et introduit de la confusion dans l'interprétation de la phrase à laquelle elle est rattachée. Ainsi, pour hausser sa productivité, une entreprise peut soit améliorer le rendement de sa main-d'œuvre (ce qui est plus long et laborieux) et n'était pas le propos du présent cas, ou encore, investir dans la machinerie et l'équipement, ce qui est précisément ce qu'on observait dans ce cas-ci : «...hausses récentes des investissements en R&D...les entreprises insistent davantage sur l'investissement dans de nouvelles technologies et de nouveaux produits... ».

  De plus, ce n'est pas seulement grâce à une augmentation de la productivité que les entreprises peuvent envisager de demeurer concurrentielles à l'échelle internationale, mais également par l'intermédiaire de produits pour exportation incorporant davantage d'intrants (importés) étrangers. ■

Le présent bulletin est produit par
le **Service de l'économie et du plan directeur en transport de la Direction de la planification**
du ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 25e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. : (418) **644-0447**,
téléc. : (418) 528-7917
courriel: bulletin.economique@mtq.gouv.qc.ca

Rédacteur en chef :
Éric Genest-Laplante

Analyse et rédaction :
Anne-Marie Ferland
Clément Gamache
Katy Pinard

Comité de lecture :
Pierre Beaudoin
Donald Fallu
Bertrand Fournier
Ginette Lalonde
Évangéline Lévesque
Dominique Samson

Conception et réalisation :
Carole Robitaille

Diminution des prix du transport au troisième trimestre de 2007

Anne-Marie Ferland *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Évolution trimestrielle

Du deuxième trimestre au troisième trimestre de 2007, l'indice des prix du transport (IPT) a reculé de 1,8 % au Québec et de 1,9 % au Canada (voir le tableau 1). Il s'agit de baisses supérieures à celles qui ont été constatées en général dans l'économie. En effet, l'indice des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) est demeuré relativement stable entre le deuxième et le troisième trimestre de 2007, n'affichant qu'une diminution de 0,4 % au Québec et aucune variation (0,0 %) au Canada.

Au Québec comme au Canada, le prix du transport privé a diminué au troisième trimestre de 2007, soit de 2,0 % au Québec et de 2,2 % au Canada. Le coût d'achat et de location des véhicules automobiles a reculé de 1,9 % au Québec, soit un peu moins que dans l'ensemble du Canada, où celui-ci a diminué de 2,5 %.

De leur côté, les coûts d'utilisation des véhicules ont affiché une baisse de 2,1 % au Québec et de 1,9 % au Canada. Ces diminutions sont principalement attribuables à la baisse appréciable du coût de l'essence, qui s'est établie à 4,6 % au Québec et à 4,1 % au Canada. Au cours du troisième trimestre de 2007, le prix moyen de l'essence au Québec se situait à 109,1 ¢ en juillet et à 103,7 ¢ en août et en septembre. Au trimestre précédent, le prix de l'essence affichait en moyenne des valeurs supérieures à 110,0 ¢[1].

Soulignons que les prix de deux autres composantes du coût d'utilisation des véhicules, soit les « Pièces, entretien et réparations » et les « Autres dépenses d'utilisation », ont connu des augmentations respectives de 0,2 % et de 0,8 % au Québec, et de 0,2 % et de 0,3 % au Canada, ce qui est relativement modeste.

Comme l'indique le tableau 1, du deuxième trimestre au troisième trimestre de 2007, le prix du transport public a affiché de faibles hausses, augmentant de 0,4 % au Québec et de 0,6 % au Canada. Les variations les plus importantes, quoique minimes, se sont produites dans le secteur du transport interurbain (hausses de 0,7 % au Québec et de 0,8 % au Canada). ■

Évolution annuelle

Sur une base annuelle, soit du troisième trimestre de 2006 au troisième trimestre de 2007, les prix du transport ont augmenté faiblement, soit de 0,5 % au Québec et de 0,7 % au Canada.

Au Québec, le prix du transport privé a augmenté de 0,4 %, sous l'effet conjugué de la hausse de 0,8 % des coûts d'utilisation des véhicules automobiles et de la baisse de 0,3 % du coût d'achat et de location des véhicules. Les coûts d'utilisation des véhicules ont augmenté en raison de la hausse de 3,4 % du coût des pièces, de l'entretien et des réparations des véhicules et de l'augmentation de 2,2 % du coût des autres dépenses d'utilisation. Soulignons que du troisième trimestre de 2006 au troisième trimestre de 2007, le prix de l'essence a diminué de 0,8 % au Québec.

Toujours sur une base annuelle, le prix du transport public a été en hausse de 1,7 % au Québec. Le coût du transport local et de banlieue a augmenté de 3,0 % en raison des hausses de tarifs appliquées par les sociétés de transport en début d'année. De son côté, le prix du transport interurbain a diminué de 0,8 % au cours de la même période.

Au Canada, le prix du transport privé a augmenté de 0,9 % du troisième trimestre de 2006 au troisième trimestre de 2007. Le coût d'achat des véhicules a diminué de 0,7 % alors que le coût d'utilisation des véhicules a augmenté de 2,1 %, en raison des hausses importantes de 5,1 % du coût des pièces, de l'entretien et de réparation des véhicules et de 3,5 % du coût des autres dépenses d'utilisation. Le coût de l'essence est demeuré stable au cours de cette période. De son côté, le transport public a vu son coût diminuer de 0,4 %, sous l'effet conjugué de la hausse de 1,7 % du coût du transport local et de banlieue et de la baisse de 1,6 % du coût du transport interurbain.

Mentionnons que durant l'année s'échelonnant du troisième trimestre de 2006 au troisième trimestre de 2007, les prix du transport ont augmenté moins rapidement que ceux de l'ensemble des biens et ce, tant au Québec qu'au Canada. Au Québec, la hausse du prix du transport a été de 0,5 %, comparativement à celle de l'ensemble des biens qui s'est établie à 1,4 %. Au Canada, l'augmentation des prix du transport s'est établie à 0,7 %, comparativement à 2,2 % pour l'ensemble des biens. ■

Ventes de véhicules automobiles

Après avoir augmenté de façon importante au deuxième trimestre de 2007, les ventes de véhicules automobiles neufs ont chuté de 3,1 % au Canada et de 4,3 % au Québec au cours du troisième trimestre[2]. Une diminution des ventes de voitures particulières serait à l'origine de ce recul significatif.

Selon Statistique Canada, la diminution des ventes de voitures particulières au troisième trimestre aurait été occasionnée par la baisse des ventes des modèles nord-américains, les ventes de modèles construits outre-mer étant demeurées stables au cours de ce trimestre. Depuis le début de l'année 2007, les voitures construites outre-mer ont représenté 36,1 % des ventes totales de voitures particulières, ce qui constitue la plus forte proportion enregistrée depuis 1992[3]. ■

Notes :

[1] RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Statistiques utiles, 2006, site Internet : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs.html.

[2] STATISTIQUE CANADA, Ventes de véhicules automobiles neufs, n° 63-007-X au catalogue, octobre 2007, site Internet : http://www.statcan.ca/francais/freepub/63-007-XIF/63-007-XIF2007010.pdf.

[3] STATISTIQUE CANADA, Le Quotidien, 14 novembre 2007, site Internet : http://www.statcan.ca/Daily/Français/071114/tq071114.htm.

Tableau 1
Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

	2006		2007			Variation	
Trimestre	III	IV	I	II	III	2007/II au 2007/III	2006/III au 2007/III
	Base 2002 = 100					%	
Québec							
Transport privé[1]	**116,4**	**112,5**	**114,9**	**119,3**	**116,9**	**-2,0**	**0,4**
Achat et location de véhicules automobiles[2]	99,0	100,6	101,6	100,6	98,7	-1,9	-0,3
Utilisation de véhicules automobiles	133,0	123,4	127,2	137,0	134,1	-2,1	0,8
Essence	*147,4*	*126,1*	*133,9*	*153,2*	*146,2*	*-4,6*	*-0,8*
Pièces, entretien et réparation	*114,0*	*115,5*	*116,2*	*117,7*	*117,9*	*0,2*	*3,4*
Autres dépenses d'utilisation	*124,9*	*124,8*	*124,9*	*126,7*	*127,7*	*0,8*	*2,2*
Primes d'assurances	*132,9*	*132,9*	*132,9*	*135,5*	*136,8*	*1,0*	*2,9*
Transport public[3]	**119,8**	**118,3**	**119,1**	**121,3**	**121,8**	**0,4**	**1,7**
Transport local et de banlieue	123,9	123,5	127,3	127,4	127,6	0,2	3,0
Transport urbain en autobus et métro	*123,6*	*123,0*	*128,4*	*128,5*	*128,7*	*0,2*	*4,1*
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	*124,7*	*124,7*	*124,7*	*124,7*	*124,7*	*0,0*	*0,0*
Transport interurbain	114,0	110,9	*107,7*	*112,3*	*113,1*	*0,7*	*-0,8*
Ensemble du transport (IPT)	**116,6**	**112,8**	**115,1**	**119,3**	**117,2**	**-1,8**	**0,5**
Ensemble des biens et services (IPC)	**108,9**	**108,6**	**109,6**	**110,8**	**110,4**	**-0,4**	**1,4**
Canada							
Transport privé[1]	**116,3**	**112,7**	**115,4**	**119,9**	**117,3**	**-2,2**	**0,9**
Achat et location de véhicules automobiles[2]	98,8	100,4	101,5	100,6	98,1	-2,5	-0,7
Utilisation de véhicules automobiles	132,4	123,8	127,9	137,8	135,2	-1,9	2,1
Essence	*148,3*	*126,9*	*135,1*	*154,7*	*148,3*	*-4,1*	*0,0*
Pièces, entretien et réparation	*112,7*	*114,8*	*115,9*	*118,2*	*118,4*	*0,2*	*5,1*
Autres dépenses d'utilisation	*124,2*	*124,5*	*125,6*	*128,1*	*128,5*	*0,3*	*3,5*
Primes d'assurances	*125,6*	*125,9*	*127,1*	*130,2*	*130,4*	*0,2*	*3,8*
Permis de conduire	*142,3*	*142,3*	*142,3*	*142,3*	*142,3*	*0,0*	*0,0*
Transport public[3]	**116,7**	**114,1**	**112,1**	**115,5**	**116,2**	**0,6**	**-0,4**
Transport local et de banlieue	117,2	117,1	118,7	118,8	119,2	0,3	1,7
Transport urbain en autobus et métro	*115,6*	*115,4*	*117,2*	*117,3*	*117,8*	*0,4*	*1,9*
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	*120,5*	*120,5*	*121,8*	*121,8*	*121,9*	*0,1*	*1,2*
Transport interurbain	116,4	112,4	108,2	113,6	114,5	0,8	-1,6
Ensemble du transport (IPT)	**116,4**	**112,8**	**115,1**	**119,5**	**117,2**	**-1,9**	**0,7**
Ensemble des biens et services (IPC)	**109,5**	**109,2**	**110,2**	**111,9**	**111,9**	**0,0**	**2,2**

Source : STATISTIQUE CANADA, répertoire CANSIM II, tableau 326-0020, date d'extraction : janvier 2008.

1. Transport au moyen du véhicule automobile personnel.
2. Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.
3. Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

Création d'emplois et hausse de la rémunération : l'industrie du transport aérien domine

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

L'indutrie du transport aérien connaît une très forte hausse du nombre de salariés

D'après les dernières données mensuelles de l'*Enquête sur la rémunération et les heures de travail* de Statistique Canada, la situation de l'emploi dans l'industrie du transport et de l'entreposage pourrait présenter en 2007 une amélioration par rapport à celle de 2006 tant au Québec qu'au Canada. C'est en effet ce que les statistiques couvrant la période allant du mois d'octobre 2006 au mois de septembre 2007 laissent entrevoir. Elles montrent que l'industrie du transport et de l'entreposage a connu une hausse du nombre de salariés au Québec de 4,4 % par rapport aux 12 mois précédents et de 3,0 % pour le Canada alors que pour l'ensemble de l'économie, le nombre total de salariés a crû de 1,0 % au Québec et de 2,1 % au Canada. Cette hausse représente un gain de près de 6 200 salariés au Québec et de plus de 19 000 au Canada (voir le tableau 2).

Au cours de la même période, l'industrie du transport aérien a connu la plus forte augmentation au chapitre des emplois. Cette hausse est près de trois fois plus élevée en termes de variation annuelle, tant au Québec qu'au Canada. En effet, au Québec, l'industrie du transport aérien a enregistré une majoration du nombre de salariés de 32,6 % par rapport aux 12 mois précédents, alors que le Canada a connu une hausse de 10,9 %. Ces variations annuelles représentent un gain de 4 203 emplois au Québec et de 6 289 emplois au Canada. Au Québec, l'augmentation marquée de l'achalandage, l'ajout de vols et de nouvelles liaisons ainsi que l'arrivée de nouveaux transporteurs (Porter Airlines à Montréal et Sunwing à Québec) peuvent expliquer la très forte majoration du nombre de salariés. Les industries des secteurs du transport en

Tableau 2
Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

	2004	2005	2006	2005-2006 (octobre à septembre)	2006-2007 (octobre à septembre)	Variation 2004-2005	Variation 2005-2006	Variation 2006-2007 (octobre à septembre)
	nombre de salariés					%		
Québec								
Transport et entreposage	**141 404**	**142 805**	**142 144**	**141 985**	**148 184**	**1,0**	**-0,5**	**4,4**
Transport aérien	13 551	13 254	12 837	12 906	17 109	-2,2	-3,1	32,6
Transport ferroviaire	11 968	11 986	11 775	12 036	11 694	0,2	-1,8	-2,8
Transport par camion	39 784	40 330	39 677	39 810	38 899	1,4	-1,6	-2,3
Transport en commun	29 920	30 656	30 609	30 174	31 456	2,5	-0,2	4,2
Activités de soutien au transport	18 241	18 319	18 000	17 906	18 572	0,4	-1,7	3,7
Messageries et services de messagers	8 698	9 023	9 140	9 062	9 550	3,7	1,3	5,4
Autres[1]	19 242	19 237	20 106	20 091	20 904	0,0	4,5	4,0
Ensemble de l'économie	**3 138 207**	**3 168 489**	**3 194 187**	**3 187 123**	**3 219 229**	**1,0**	**0,8**	**1,0**
Canada								
Transport et entreposage	**614 272**	**622 719**	**633 516**	**630 682**	**649 779**	**1,4**	**1,7**	**3,0**
Transport aérien	57 436	57 636	57 808	57 593	63 882	0,3	0,3	10,9
Transport ferroviaire	43 145	43 613	42 427	42 933	41 747	1,1	-2,7	-2,8
Transport par camion	166 735	171 077	172 847	172 206	173 884	2,6	1,0	1,0
Transport en commun	99 275	99 389	100 687	99 460	101 611	0,1	1,3	2,2
Activités de soutien au transport	84 377	83 565	86 602	86 111	89 989	-1,0	3,6	4,5
Messageries et services de messagers	41 561	43 034	44 103	43 809	45 207	3,5	2,5	3,2
Autres[1]	121 743	124 405	129 042	128 570	133 459	2,2	3,7	3,8
Ensemble de l'économie	**13 259 755**	**13 462 996**	**13 808 742**	**13 744 966**	**14 036 597**	**1,5**	**2,6**	**2,1**

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Quebec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : décembre 2007.

[1] Comprend les industries de l'entreposage, du transport par eau, du transport par pipeline et du transport de tourisme et d'agrément.

commun ainsi que celles des messageries et des services de messagers du Québec montrent une progression supérieure du nombre de salariés à celle enregistrée au Canada, soit des variations à la hausse de 4,2 % et 5,4 % pour les industries québécoises et de 2,2 % et 3,2 % pour les industries canadiennes. L'industrie des activités de soutien au transport connaît quant à elle la situation inverse puisque la hausse du nombre de salariés a été plus forte au Canada (4,5 %) qu'au Québec (3,7 %).

Au Québec comme au Canada, l'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire poursuit sa régression en 2007, en baisse de 2,8 %, par rapport aux 12 mois précédents. L'industrie du transport ferroviaire a donc perdu 342 salariés au Québec et 1 186 salariés au Canada. Au Québec, un autre secteur de l'industrie du transport et de l'entreposage a subi une perte d'effectifs. Il s'agit de l'industrie du camionnage qui a effectivement enregistré une perte de 911 emplois, ce qui représente une baisse de 2,3 % par rapport aux 12 mois précédents. ■

Rémunération en hausse dans l'industrie du transport aérien

Toujours sur la base des données couvrant la période d'octobre 2006 à septembre 2007, la variation de la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs de l'ensemble des industries canadiennes (3,1 %) a été supérieure à celle des travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage (2,0 %). Au Québec, comme le montre le tableau 3, la situation observée est différente. En effet, l'augmentation de la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs de l'ensemble des industries est identique à celle enregistrée dans l'industrie du transport et de l'entreposage, soit une variation à la hausse de 2,9 %. La rémunération hebdomadaire moyenne des salariés de l'industrie du transport et de l'entreposage s'élève à 771 $ au Québec et à 799 $ au Canada, ce qui est supérieur à la rémunération moyenne versée dans l'ensemble de l'économie (721 $ et 767 $ respectivement).

Tableau 3
Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

	2004	2005	2006	2005-2006 (octobre à septembre)	2006-2007 (octobre à septembre)	Variation 2004-2005	Variation 2005-2006	Variation 2006-2007 (octobre à septembre)
	en dollars					%		
Québec								
Transport et entreposage	**718**	**740**	**753**	**750**	**771**	**3,1**	**1,8**	**2,9**
Transport aérien	788	789	793	786	828	0,1	0,5	5,3
Transport ferroviaire	947	1 019	1 066	1 052	1 092	7,6	4,6	3,8
Transport par camion	630	643	666	660	686	2,1	3,6	3,9
Transport en commun	643	664	676	677	688	3,3	1,8	1,6
Activités de soutien au transport	790	829	844	842	859	4,9	1,8	2,0
Messageries et services de messagers	643	661	674	668	668	2,8	2,0	0,0
Autres	790	809	788	789	800	2,4	-2,7	1,4
Ensemble de l'économie	**668**	**686**	**703**	**701**	**721**	**2,7**	**2,5**	**2,9**
Canada								
Transport et entreposage	**756**	**776**	**785**	**783**	**799**	**2,6**	**1,2**	**2,0**
Transport aérien	868	876	887	885	919	0,9	1,3	3,8
Transport ferroviaire	935	977	1 016	1 009	1 041	4,5	4,0	3,2
Transport par camion	716	735	749	744	771	2,7	1,9	3,6
Transport en commun	642	666	665	668	666	3,7	-0,2	-0,3
Activités de soutien au transport	798	821	840	835	859	2,9	2,3	2,9
Messageries et services de messagers	678	694	698	695	704	2,4	0,6	1,3
Autres	785	802	798	798	795	2,1	-0,4	-0,4
Ensemble de l'économie	**703**	**725**	**747**	**744**	**767**	**3,1**	**3,0**	**3,1**

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : décembre 2007.

[1] Comprend les industries de l'entreposage, du transport par eau, du transport par pipeline et du transport de tourisme et d'agrément.

Au cours de ces mêmes 12 mois, au Québec comme au Canada, les employés ayant bénéficié des plus fortes hausses de salaire sont ceux travaillant dans les secteurs du transport aérien (5,3 % au Québec et 3,8 % au Canada), du camionnage (3,9 % et 3,6 %) et du transport ferroviaire (3,8 % et 3,2 % respectivement). Dans l'industrie du transport et de l'entreposage, le transport ferroviaire demeure le secteur où le salaire hebdomadaire moyen est le plus élevé, passant de 1 052 $ à 1 092 $ au Québec et de 1 009 $ à 1 041 $ au Canada. Malgré une variation à la hausse plus élevée, les industries du transport aérien et du camionnage du Québec offrent une rémunération hebdomadaire moyenne moindre qu'au Canada avec un écart négatif de 91 $ pour le transport aérien et de 85 $ pour le camionnage.

Parmi les travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec, seuls ceux du secteur des messageries et des services de messagers ont vu leur rémunération demeurer stable par rapport aux 12 mois précédents, avec un salaire hebdomadaire moyen de 668 $. Notons que cette industrie est celle qui offre la plus basse rémunération de tous les secteurs d'activité de l'industrie du transport et de l'entreposage.

Alors qu'au Québec, la plupart des industries du transport et d'entreposage ont connu une augmentation de leur rémunération hebdomadaire moyenne, au Canada, deux secteurs de l'industrie du transport et de l'entreposage ont vu leur salaire moyen diminuer légèrement. Il s'agit des industries du transport en commun et des autres activités de transport et d'entreposage. Les salaires moyens dans ces industries ont respectivement varié à la baisse de 0,3 % et de 0,4 %, ce qui représente, pour les travailleurs, une perte de 2 $ et 3 $ de leur salaire moyen. En plus de voir leur salaire hebdomadaire moyen diminuer, les travailleurs canadiens de l'industrie du transport en commun sont ceux qui reçoivent la plus faible rémunération, toutes industries du transport et de l'entreposage confondues, avec un salaire hebdomadaire moyen de 666 $.

Si l'on compare les données des 12 mois allant d'octobre 2006 à septembre 2007 à celles des douze mois précédents, on constate que la seule industrie qui offre la même rémunération au Québec et au Canada est l'industrie des activités de soutien au transport, avec un salaire moyen de 859 $. Cette industrie regroupe des activités telles que l'exploitation des aéroports et des gares, le pilotage de navires et les activités intermédiaires en transport de marchandises.

En résumé, selon les dernières données disponibles pour 2007, les industries du transport et de l'entreposage ont connu une meilleure année qu'en 2006. Tant au Québec qu'au Canada, le nombre de salariés ainsi que la rémunération hebdomadaire moyenne ont progressé par rapport à l'année précédente. ■

Le commerce extérieur du Québec

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Que nous réserve 2008?

Après les trois premiers trimestres de l'année 2007, la valeur des exportations du Québec a connu une baisse de 2,7 % par rapport à la même période de l'année précédente. Du côté de la valeur des importations, au cours de la période correspondante, celle-ci a reculé de 0,3 %. Ainsi, après les 9 premiers mois de 2007, le solde de la balance commerciale du Québec se révèle déficitaire, passant d'un manque à gagner de 156,2 millions de dollars en 2004 à un déficit de 7,4 milliards. Depuis 1995, le solde de la balance commerciale était, chaque année, en surplus, atteignant un sommet de 6,8 milliards en 2001.

Le taux de change favorable à la devise canadienne par rapport aux devises des principaux partenaires commerciaux du Québec n'est pas étranger à un tel revirement. Toutefois, selon Statistique Canada, malgré le fait qu'au cours des 11 premiers mois de 2007, la devise canadienne se soit appréciée de 22 % par rapport à la devise américaine, l'incidence nette de cette appréciation sur les commerçants individuels n'est pas claire puisque près des deux tiers des exportateurs canadiens étaient également des importateurs. Par ailleurs, près de la moitié de ces commerçants ont importé plus qu'ils ont exporté[1].

Selon l'Institut de la statistique du Québec, la valeur cumulative des exportations du Québec au troisième trimestre de 2007 est inférieure de 2,7 % à celle qu'on observait pour la même période en 2006. La baisse de la valeur des exportations internationales de marchandises du Québec a entraîné pour un deuxième trimestre consécutif la plus faible valeur trimestrielle des exportations du Québec depuis le premier trimestre de 2004. Quant à la valeur des importations du Québec, elle s'établit à 20,2 milliards de dollars au troisième trimestre de 2007, ce qui représente une diminution de 4,3 % par rapport au deuxième trimestre de cette même année, tout près du sommet historique atteint au troisième trimestre de 2006[2]. ■

Les échanges avec les États-Unis

Au cours des trois premiers trimestres de 2007, les données douanières indiquent que la valeur des exportations à destination des États-Unis régresse de 6,4 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Quant à la valeur des importations, elle progresse de 9,6 %. Ainsi, après les neuf premiers mois de l'année, le surplus de la balance commerciale du Québec avec les États-Unis s'établit à environ 19,8 milliards de dollars, comparativement à un niveau record de 33,4 milliards atteint en 2000. Par ailleurs, depuis déjà quelques années, la proportion de la valeur des exportations vers les États-Unis dans l'ensemble des exportations du Québec était en net recul. Elle ne représente plus que 74,7 % des exportations totales du Québec au troisième trimestre de 2007 et 75,3 % pour les neuf premiers mois de l'année. Elle atteignait plus de 85,5 % en 2000. Les proportions correspondantes pour la valeur des importations en 2007 sont de 32,3 % et 33,4 % comparativement à 44,1 % au début de la présente décennie. ■

Les autres partenaires commerciaux

Les pays d'exportation

Après les trois premiers trimestres de 2007, bien que la valeur des exportations du Québec vers les États-Unis soit en repli, celle des 24 pays suivants augmente de 11,9 % par rapport à la même période en 2006. Parmi ceux-ci, un seul des quatre plus importants marchés présente une diminution de la valeur des exportations par rapport aux trois premiers trimestres de 2006, soit l'Allemagne, en baisse de 15,2 %, pour passer sous la barre du milliard (992 millions) de dollars (voir le tableau 4). La valeur des exportations du Québec vers les Pays-Bas atteint 1,2 milliard, ce qui représente un bond de 75,5 %. Le Royaume-Uni maintient sa position prépondérante, la valeur des exportations s'établissant à 1,3 milliard, une augmentation de 7,1 %. La France, l'Italie et la Chine poursuivent leur ascension respective, une progression correspondante des valeurs des exportations du Québec de 1,6 %, 73,1 % et 12,0 %. Toutefois, le Japon et le Mexique présentent des résultats inférieurs à ceux de 2006, avec des reculs respectifs de l'ordre de 13,6 % et 18,7 %.

Parmi les 16 principaux marchés d'exportation subséquents, seulement trois encourent une diminution significative des ventes du Québec à l'étranger, soit l'Australie, la Corée du Sud et Hong-Kong (respectivement 16,1 %, 29,2 % et 31,3 %). On observe une hausse soutenue de la valeur des exportations du Québec dans six pays soit, dans l'ordre décroissant de l'importance des montants concernés, l'Espagne (19,5 %), la Belgique (82,3 %), les Émirats arabes unis (55,2 %), la Russie (22,7 %), la Turquie (45,8 %) ainsi que le Chili (124,1 %). Considérée globalement, la valeur des exportations du Québec vers les 25 principaux pays connaît une baisse de l'ordre de 3,1 %, pour s'établir à 50,6 milliards, ce qui représente un repli de plus de 1,6 milliard par rapport à la même période en 2006. ■

Tableau 4
Principaux marchés d'exportation du Québec, 2006-2007

		2006 (janvier à septembre)	2007 (janvier à septembre)	Variation 2006-2007 (janvier à septembre)
		en millions de dollars courants		%
Pays destinataires en 2007				
1	États-Unis	42 814,8	40 078,7	-6,4
2	Royaume-Uni	1 207,8	1 293,7	7,1
3	Pays-Bas	669,7	1 176,6	75,7
4	Allemagne	1 170,4	992,3	-15,2
5	France	906,2	920,4	1,6
6	Italie	519,3	899,1	73,1
7	Chine	627,9	703,0	12,0
8	Japon	711,7	614,9	-13,6
9	Mexique	613,0	498,5	-18,7
10	Espagne	363,2	434,1	19,5
11	Belgique	193,6	353,0	82,3
12	Australie	334,9	281,0	-16,1
13	Brésil	251,9	267,4	6,1
14	Suisse	228,6	253,7	11,0
15	Émirats arabes unis	155,1	240,7	55,2
16	Corée du Sud	320,4	227,0	-29,2
17	Russie	172,6	211,8	22,7
18	Inde	165,3	191,8	16,0
19	Turquie	111,9	163,1	45,8
20	Singapour	116,1	151,0	30,0
21	Chili	60,2	134,9	124,1
22	Arabie saoudite	131,3	133,0	1,3
23	Suède	104,8	129,6	23,7
24	Hong-Kong	165,7	113,8	-31,3
25	Égypte	74,7	111,5	49,3
25 principaux pays		**52 190,9**	**50 574,6**	**-3,1**
Total des exportations		**54 734,8**	**53 243,6**	**-2,7**

Source : STATISTIQUE CANADA, Commerce international des marchandises.
INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, novembre 2007.

Les pays d'importation

Au cours des neuf premiers mois de 2007, la valeur des importations québécoises des 24 principaux pays suivant les États-Unis a légèrement augmenté de 0,2 % par rapport à la même période en 2006. Parmi ceux-ci, les quatre principaux marchés d'approvisionnement du Québec sont, dans l'ordre décroissant, la Chine, le Royaume-Uni, l'Algérie et le Japon. En deux ans, la Chine passe du 5e au 2e rang alors que l'Algérie passe du 10e au 4e rang. Pour ces derniers, la valeur des importations québécoises varie faiblement, soit respectivement de 1,1 % et de -0,2 %, pour s'établir à 5,0 milliards et 3,6 milliards de dollars (voir le tableau 5). La valeur des importations en provenance du Royaume-Uni a connu une hausse de l'ordre de 11,6 % pour atteindre 4,7 milliards. Celles du Japon et de l'Allemagne, qui se disputent régulièrement le quatrième et le cinquième rangs, ont connu respectivement au cours de la même période une hausse de 2,1 % et une baisse de 6,9 %, pour un total des achats correspondant de 2,7 et 2,4 milliards. La valeur des importations du Québec en provenance de la Norvège a diminué de 10,6 %, pour s'établir à 1,9 milliard. La valeur des importations provenant de ces six pays représentait l'équivalent des importations en provenance des États-Unis (20 310 millions de dollars comparé à 20 267 millions de dollars). Ainsi, les sept principaux marchés d'importation du Québec (États-Unis, Chine, Royaume-Uni, Algérie, Japon, Allemagne et Norvège) répondent à plus des deux tiers des besoins d'approvisionnement provenant de l'étranger.

Parmi les neuf marchés d'importations suivants, seulement quatre ont connu une progression de la valeur des importations québécoises. Par ordre d'importance des montants concernés, il s'agit du Brésil (6,6 %), de la Belgique (40,7 %), de l'Angola (859 %), passant de 63 millions à 601 millions de dollars, ainsi que des Pays-Bas (29,1 %). Ces augmentations sont largement compensées par une diminution soutenue, variant de 5 % à 23 %, de cinq autres pays (Mexique, France, Italie, Corée du Sud et Chili).

Les 25 principaux pays d'où proviennent les achats du Québec à l'étranger obtiennent une augmentation de 3,5 %, soit une hausse d'environ 1,8 milliard de dollars par rapport à l'an dernier, pour s'établir à 54,0 milliards.

Pour les neuf premiers mois de 2007, le solde de la balance commerciale du Québec avec ses 24 principaux partenaires commerciaux, sans compter les États-Unis, présentait donc un bilan nettement négatif. La valeur des importations est supérieure à la valeur des exportations pour un montant de l'ordre de 27,2 milliards de dollars, ce qui constitue néanmoins un déficit en baisse de 10,5 % par rapport à la période correspondante en 2006. ■

Tableau 5
Principaux marchés d'importation du Québec, 2006-2007

		2006 (janvier à septembre)	2007 (janvier à septembre)	Variation 2006-2007 (janvier à septembre)
		en millions de dollars courants		%
Pays d'origine en 2007				
1	États-Unis	18 484,4	20 267,5	9,6
2	Chine	5 003,8	5 060,1	1,1
3	Royaume-Uni	4 209,4	4 697,6	11,6
4	Algérie	3 626,8	3 621,1	-0,2
5	Japon	2 604,9	2 659,1	2,1
6	Allemagne	2 543,3	2 367,5	-6,9
7	Norvège	2 129,7	1 904,8	-10,6
8	Mexique	2 225,8	1 758,4	-21,0
9	France	1 774,0	1 683,2	-5,1
10	Brésil	1 292,7	1 377,5	6,6
11	Italie	1 279,0	1 239,6	-3,1
12	Belgique	721,0	1 014,5	40,7
13	Corée du Sud	851,3	765,7	-10,0
14	Angola	62,6	600,6	859,4
15	Chili	767,4	595,1	-22,5
16	Pays-Bas	437,5	564,9	29,1
17	Taïwan	554,1	540,6	-2,4
18	Russie	595,9	531,5	-10,8
19	Autriche	529,2	513,4	-3,0
20	Venezuela	615,2	463,2	-24,7
21	Espagne	453,0	380,6	-16,0
22	Suède	522,6	380,5	-27,2
23	Australie	407,3	353,5	-13,2
24	Suriname	156,1	326,0	108,8
25	Suisse	274,3	289,2	5,5
25 principaux pays		**52 121,2**	**53 955,8**	**3,5**
Total des importations		**60 844,7**	**60 664,5**	**-0,3**

Source : STATISTIQUE CANADA, Commerce international des marchandises.
INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, novembre 2007.

Les principaux produits
(en dollars constants et désaisonnalisés[3])

La valeur des exportations

Au cours des trois premiers trimestres de 2007, la valeur de 16 des 25 principaux groupes de produits exportés est en diminution par rapport à la période correspondante en 2006 (voir le tableau 6). Au total, par rapport à la même période de 2006, la valeur des 25 principaux groupes de produits exportés régresse de 4,9 %. Ceux-ci comptent pour un peu moins des deux tiers (65,0 %) de la valeur des exportations québécoises. La valeur du principal produit d'exportation du Québec, soit les avions entiers, subit une légère baisse de 1,2 % par rapport à la même période de l'année précédente, pour s'établir à 5,8 milliards de dollars constants et désaisonnalisés. Au deuxième rang, la valeur de l'aluminium exporté, y compris les alliages, a progressé de 6,4 %, pour s'établir à 5,3 milliards. La valeur des ventes de moteurs d'avion et leurs pièces a crû de 25,7 % (2,9 milliards), celle du papier journal a reculé de 6,1 % (2,5 milliards) alors que celle des machines et du matériel de bureau a augmenté de 22,2 % (1,5 milliard). La valeur des exportations des autres matériels et outils recule de 2,3 %, tout comme celle du bois d'œuvre de 16,1 %, des autres demi-produits en bois (13,7 %), de l'équipement et du matériel de télécommunication (53,3 %) ainsi que des autres produits finis (22,3 %). Parmi les 15 premiers produits, le seul autre produit d'exportation qui connaît une hausse importante de la valeur de ses ventes est l'électricité (51,8 %).

Tableau 6
Principaux produits québécois exportés, aux prix de 2002, données désaisonnalisées, 2006-2007

	2006 (janvier à septembre)	2007 (janvier à septembre)	Variation 2006-2007 (janvier à septembre)
	en millions de dollars courants		%
Avions entiers avec moteurs	5 859,4	5 787,5	-1,2
Aluminium et alliages	5 023,7	5 343,6	6,4
Moteurs d'avions et pièces	2 313,0	2 908,3	25,7
Papier journal	2 693,9	2 530,4	-6,1
Machines et matériel de bureau	1 184,3	1 447,7	22,2
Autre matériel et outils	1 471,3	1 437,8	-2,3
Autres instruments de mesure, de médecine et d'optique	1 316,7	1 329,3	1,0
Autre équipement et matériel de télécommunication	2 818,1	1 316,2	-53,3
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	932.7	989,7	6,1
Bois d'oeuvre, résineux	1 099,1	922,4	-16,1
Autres demi-produits en bois	962,3	830,9	-13,7
Électricité	506,7	769,0	51,8
Autres produits finis	989,8	768,7	-22,3
Ouvrages de base en métal	751,8	762,5	1,4
Formes de bases en matière plastique	705,0	729,8	3,5
Camions, tracteurs routiers et châssis	871,9	725,2	-16,8
Autres effets ménagers et personnels	698,6	675,5	-3,3
Récipients et fermetures	685,9	651,2	-5,1
Vêtements et accessoires vestimentaires	792,5	631,0	-20,4
Pièces d'avions, sauf moteurs	599,2	610,9	2,0
Autre papier d'imprimerie	694,6	608,5	-12,4
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	688,3	604,4	-12,2
Cuivre et alliages	898,9	595,4	-33,8
Pâte de bois et pâte similaire	710,6	592,4	-16,6
Autres produits chimiques	640,6	568,0	-11,3
25 principaux produits	**35 908,9**	**34 136,3**	**-4,9**
Total des exportations	**54 734,1**	**52 551,9**	**-4,0**

Source : STATISTIQUE CANADA, Commerce international des marchandises.
INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, novembre 2007.

Par rapport à la même période en 2006, la valeur des 10 produits exportés suivants a connu une diminution variant de 11 % (autres produits chimiques) à 34 % (cuivre et alliages), excepté pour trois d'entre eux : les ouvrages de base en métal (hausse de 1,4 %), les formes de bases en matière plastique (3,5 %) ainsi que les pièces d'avion sauf les moteurs (2,0 %). La demande extérieure du Québec pour ces produits est en baisse de 15 %. Néanmoins, ces produits québécois ont généré près de 19,2 milliards de ventes à l'étranger, ce qui représente plus du tiers (37 %) des ventes totales hors du Canada. ■

La valeur des importations

Au cours des neuf premiers mois de l'année 2007, seulement 7 des 25 principaux groupes de produits importés voient leur valeur diminuer par rapport à la période correspondante de l'année précédente (voir le tableau 7). Malgré cela, en raison de leur concentration parmi les valeurs les plus importantes, les achats totaux des 25 principaux groupes de produits importés progressent d'à peine 0,1 % par rapport à la même période en 2006 pour atteindre 39,5 milliards de dollars. La valeur des importations de ces 25 principaux groupes de produits représente moins des deux tiers (62,4 %) des achats québécois à l'étranger.

Durant cette période, la valeur des importations québécoises du principal groupe de produits acheté à l'étranger, soit l'automobile et les châssis, augmente de 16,0 % pour s'établir à 7,5 milliards de dollars constants et désaisonnalisés. Les achats de pétrole brut viennent au deuxième rang, avec une diminution de la valeur de 0,3 % (5,4 milliards). Aux troisième et quatrième rangs suivent les achats d'ordinateurs électroniques ainsi que les tubes électroniques et les semi-conducteurs avec un recul respectif de 46,7 % (2,4 milliards) et 12,7 % (2,1 milliards). La valeur des importations de camions, de tracteurs routiers et leurs châssis, des avions entiers avec moteurs et des pièces d'avion sauf les moteurs progresse de respectivement 6,4 % (1,9 milliard), 140,9 % (1,8 milliard) et 45,3 % (1,7 milliard). La valeur des importations de médicaments et produits pharmaceutiques diminue de 29,8 %, celle des moteurs d'avion et leurs pièces progresse de 25,9 %, alors que celle des équipements et matériels de télécommunication fléchit de 27,6 %. Ces 10 groupes de produits génèrent une diminution de 2,3 %, pour s'établir à près de 27,9 milliards d'achats à l'étranger.

Les achats des 15 groupes de produits subséquents connaissent tous une augmentation à l'exception des autres dérivés du pétrole et du charbon (repli de 9,3 %) ainsi que celle du cuivre et des alliages (chute de 21,3 %), de telle sorte que la valeur des importations du Québec de ces produits fait un bond de 6,2 % pour s'établir à 11,7 milliards de dollars. Ils représentent donc plus de 18 % de la valeur des importations totales du Québec.

Parmi les groupes de produits importés dont la valeur a le plus augmenté, il y a notamment les vêtements de dessus tricotés (hausse de 18,5 %), les produits chimiques organiques (17,1 %), les autres boissons (16,0 %), les pièces de véhicules automobiles sauf les moteurs (15,5 %), les autres produits finis non comestibles (13,1 %) ainsi que les autres vêtements et accessoires vestimentaires (10,4 %). ■

Tableau 7
Principaux produits québécois importés, aux prix de 2002, données désaisonnalisées, 2006-2007

	2006 (janvier à septembre)	2007 (janvier à septembre)	Variation 2006-2007 (janvier à septembre)
	en millions de dollars courants		*%*
Automobiles et châssis	6 473,0	7 506,1	16,0
Pétrole brut	5 371,9	5 355,5	-0,3
Ordinateurs électroniques	4 453,4	2 375,4	-46,7
Tubes électroniques et semi-conducteurs	2 439,7	2 131,0	-12,7
Camions, tracteurs routiers et châssis	1 786,7	1 901,4	6,4
Avions entiers avec moteurs	764,7	1 842,2	140,9
Pièces d'avions, sauf moteurs	1 207,3	1 754,3	45,3
Médicaments et produits pharmaceutiques, en dose	2 454,3	1 722,9	-29,8
Moteurs d'avions et pièces	1 301,5	1 639,0	25,9
Autre équipement et matériel de télécommunication	2 263,2	1 638,5	-27,6
Produits chimiques inorganiques	1 125,3	1 210,4	7,6
Autres dérivés du pétrole et du charbon	1 299,4	1 179,2	-9,3
Produits chimiques organiques	913,8	1 070,2	17,1
Vêtements de dessus tricotés	825,1	977,6	18,5
Vêtements de dessus non tricotés	836,9	911,3	8,9
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	645,4	745,4	15,5
Meubles et accessoires	690,8	741,2	7,3
Autres minerais, concentrés et déchets métallifères	682,9	707,8	3,7
Cuivre et alliages	785,8	618,2	-21,3
Matières plastiques non façonnées	551,8	604,1	9,5
Autres boissons	519,2	602,1	16,0
Autres produits finis non comestibles	528,2	597,5	13,1
Autres effets personnels et articles ménagers	561,0	584,6	4,2
Autres vêtements et accessoires vestimentaires	525,0	579,8	10,4
Papier et carton	513,8	551,9	7,4
25 principaux produits	**39 520,1**	**39 547,6**	**0,1**
Total	**62 588,2**	**63 397,2**	**1,3**

Source : STATISTIQUE CANADA, Commerce international des marchandises.
INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, novembre 2007.

Prévisions pour 2008

Impacts d'un éventuel ralentissement économique

Divers pronostics et anticipations

La tendance à la baisse des exportations internationales est déjà bien amorcée au Québec notamment en raison d'une diminution de la valeur des exportations vers les États-Unis. Comme le dollar canadien avoisine désormais la parité et que les signaux de ralentissement de l'économie américaine s'accumulent, les prévisionnistes du Mouvement des caisses Desjardins nous avisent, qu'« il ne faudrait pas espérer de redressement à court terme. (...) Compte tenu des risques accrus de récession aux États-Unis, la possibilité d'un recul des exportations semblable à celui de 2001 ne peut être ignorée. Toutefois, comme les exportations liées à l'aéronautique sont en plein essor et que ce secteur compte pour près de 20 % des expéditions internationales du Québec, son dynamisme devrait contribuer à tempérer le repli des exportations totales[4] ».

La Direction Économie et stratégie de la Banque Nationale du Canada est d'avis, quant à elle, « qu'une baisse de régime de l'économie américaine ne permet pas d'espérer une embellie généralisée des exportations. Si amélioration il y a, elle proviendra des exportations d'avions et d'hélicoptères, et des métaux de première transformation, dont l'aluminium ». En valeur, les exportations d'aluminium et l'aérospatiale remportent la palme des exportations internationales du Québec. Malgré le poids de ces deux industries, cela n'empêchera pas le commerce extérieur de continuer de peser sur la croissance économique. L'emploi manufacturier devrait continuer à se contracter[5].

Par conséquent, toujours selon les prévisionnistes de la Banque Nationale, « les exportations devraient reculer pour une deuxième année de suite en termes réels. Le repli sera moindre qu'en 2007 pourvu que l'industrie aéronautique tire parti de la demande mondiale d'avions, spécialement pour les jets d'affaires et les hélicoptères. (...) Le secteur extérieur canadien sera rudement mis à l'épreuve en 2008 et sera probablement victime d'une désagréable conjonction d'événements, soit un huard historiquement élevé et la réelle possibilité d'un atterrissage brusque de la consommation américaine. Malgré la mondialisation, les États-Unis demeurent encore, de loin, le plus important partenaire commercial du Canada (...) le Canada est donc grandement vulnérable aux chocs qui se produisent au sud de sa frontière. Les exportateurs devront prendre leur mal en patience en 2008, puisqu'un repli de 1,0 % des exportations est prévu (...). Dans ce contexte, l'érosion du secteur de la fabrication se poursuivra. Une fois de plus, le Québec et l'Ontario, qui hébergent une part importante de l'activité manufacturière, écoperont. (...) Le secteur extérieur a été la faiblesse de l'économie du Québec en 2007, et continuera de l'être en 2008 et 2009, eu égard à la faible demande émanant des États-Unis, à l'appréciation du dollar canadien et à la concurrence des économies émergentes[6] ».

Incidemment, plusieurs échos outre-frontière laissent entrevoir la possibilité d'une récession en 2008. C'est le cas notamment des représentants de la banque d'affaires Goldman Sachs qui prévoient une récession probable en raison de la faible création d'emplois, des dépenses de consommation anémiques et une crise de l'immobilier qui se poursuit (aux États-Unis)[7]. Même son de cloche de la part de la maison de courtage Merrill Lynch qui laisse entendre que « ... les difficultés de l'économie américaine pourraient se propager rapidement dans le monde et faire ralentir l'économie mondiale. Au même moment, la Banque mondiale estime que la croissance globale serait freinée, en 2008, par « une décélération beaucoup plus marquée de l'activité aux États-Unis[8] ».

Par ailleurs, les économistes en chef des cinq plus grandes banques canadiennes s'entendent pour dire que l'économie ralentira en 2008, mais ils ne prévoient toutefois pas de récession au Canada ni aux États-Unis[9]. Le conseil de direction de la Banque du Canada renchérit donc sa plus récente mise à jour du *Rapport sur la politique monétaire canadienne*[10] : « ... les perspectives d'évolution de l'économie américaine pour 2008 sont aujourd'hui nettement plus sombres qu'en octobre (2007). (...) les effets du ralentissement de l'économie aux États-Unis contribueront à accentuer les pressions à la baisse exercées sur la croissance des exportations (canadiennes).(...) Les exportations nettes[11] ont accusé un repli marqué au troisième trimestre. Le volume des importations (canadiennes) a beaucoup augmenté, grâce à la vigueur de la demande intérieure (canadienne) et à l'appréciation passée du dollar canadien. Toutefois, le volume des exportations a connu une expansion modeste, car l'appréciation du dollar canadien a exercé un effet modérateur sur la forte demande mondiale de biens et de services canadiens.(...) La croissance des importations devrait rester solide à l'horizon projeté, l'affaiblissement des perspectives économiques aux États-Unis assombrit celles des exportations canadiennes ».

Impacts sectoriels

Selon les plus récentes prévisions des services économiques d'Exportation et Développement Canada (EDC)[12], « ... les expéditions ralentiront en 2008, avec une croissance totale, à l'échelle canadienne, de 1,5 %. Toutefois, cette augmentation masque des tensions importantes dans plusieurs industries d'exportation canadiennes. Il est certain que l'effondrement du marché de l'habitation aux États-Unis a eu une incidence sur les exportations canadiennes de bois d'œuvre et de produits de construction. Les exportations de meubles et d'articles ménagers ont également été touchées par la baisse des mises en chantier aux États-Unis. D'autres domaines du secteur forestier connaissent des difficultés. Les producteurs de papier journal font face à une demande étrangère stagnante, une capacité excédentaire et une concurrence croissante de l'étranger, tout cela ajouté à la force du huard ».

Pour l'année 2008, EDC prévoit une plus grande faiblesse des perspectives d'exportation. Cette faiblesse plus prononcée découlerait d'un contexte de prix à la baisse, notamment

les prix du pétrole et des produits de base, ainsi que des prix moins élevés pour les métaux et les produits chimiques en raison d'un certain ralentissement économique mondial causé par une consommation américaine anémique.

• Élément clé à surveiller

D'après EDC, « ... une surveillance étroite des échanges commerciaux en Chine sera un élément clé de cette dynamique. En tant que fournisseur majeur de biens manufacturés dans le monde, ce pays importe de grandes quantités de matières premières, de pièces et de composantes intermédiaires. C'est ainsi que les premiers signes de ralentissement de la croissance aux États-Unis, en Union européenne et au Japon devraient se faire sentir dans les pays (comme le Canada) qui exportent des produits de base et des biens semi-transformés en Chine[13] ».

Au cours de trois des cinq derniers mois disponibles (de juillet à novembre 2007) par rapport aux mois précédent de la même année, les exportations canadiennes et québécoises ont connu un repli. La situation est plus significative au Québec puisque, après des hausses soutenues, souvent bien supérieures à 10 % lors des 11 derniers mois, la valeur des exportations sur une base trimestrielle par rapport à la même période en 2006, s'accroît à peine de 2 % en septembre puis chute de 2 % en octobre pour remonter de moins de 2 % en novembre. Les données préliminaires des exportations canadiennes à destination de la Chine pour le mois de novembre 2007 semblent également démontrer un signe d'essoufflement puisque la progression sur une base trimestrielle d'un mois à l'autre est de moins de 3 % (7 % en octobre) comparativement à des taux de croissance se situant entre 16 % et 48 % au cours des 12 derniers mois. Les données d'exportations canadiennes vers la Chine au cours des prochains mois devraient fournir des indications plus claires sur l'ampleur du ralentissement économique anticipé.

• Industries les plus affectées

Au Canada, l'incidence éventuelle d'une récession américaine se ferait sentir d'un océan à l'autre, et les exportateurs pourraient voir leurs ventes diminuer. Selon EDC, « ... le scénario de récession aux États-Unis entraînerait une baisse des exportations canadiennes dans une proportion de 2,5 % en 2008 par rapport à 2007 », ce qui correspond à la diminution des exportations de biens et services enregistrée au cours des deux dernières récessions américaines (1991 et 2001).

Une grande partie de la faiblesse des exportations découlerait du tassement des cours du pétrole et des métaux, un peu comme cela s'est produit lors des ralentissements économiques précédents. Cependant, les autres industries ressentiraient l'impact d'une plus faible croissance de la demande américaine et outre-mer. Ainsi, il est probable, dans l'éventualité d'un tel scénario, que les exportations de matériaux de construction, de métaux, de matières de base, de biens en capital, d'automobiles et de biens de consommation (meubles, vêtements, articles de sport, etc.) voient leurs ventes diminuer. En outre, toujours selon EDC, « les exportations de services ralentiraient, touchant plus particulièrement l'industrie du tourisme et du transport[14] ». ■

Notes :

[1] STATISTIQUE CANADA, *Commerce international de marchandises du Canada-novembre 2007*, numéro 11-001-XIF au catalogue, 11 janvier 2008, page 12.
Site internet : http://www.statcan.ca/Daily/Francais/080111/q080111.pdf

[2] Institut de la statistique du Québec, *Commerce international des marchandises du Québec*, décembre 2007, vol. 8, no. 3, 8 pages.
Site internet : http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/comm_ext/pdf_bulletins/Comintdec07.pdf

[3] Toutes les données d'échanges commerciaux concernant la ventilation par produit sont sélectionnées en dollars constants aux prix de 2002 afin d'éviter d'intégrer de trop grandes fluctuations des prix influençant artificiellement la valeur des échanges. Les données trimestrielles sont désaisonnalisées pour les mêmes raisons, afin d'éviter que des fluctuations saisonnières attribuables à un phénomène cyclique ou non récurrent (par exemple, une hausse soudaine du prix du pétrole) ne viennent fausser une comparaison effectuée sur une base annuelle.

[4] Mouvement des caisses Desjardins, *Nouvelles économiques - Québec, Études économiques*, 23 novembre 2007.
Site internet : http://www.desjardins.com/economie

[5] Banque Nationale du Canada, *L'Hebdo économique*, Groupe économie et stratégie, 21 décembre 2007, 14 pages.
Site internet :
http://info.fbn.ca/fbn/files/fbnfbnpdf/fr/2/AE_bulletinhebdo2.pdf

[6] Banque Nationale du Canada, *Perspectives économiques et financières Hiver 2008*, Groupe économie et stratégie, décembre 2007,60 pages.
Site internet : http://www.bnc.ca/bnc/files/bncpdf/fr/2/Perspectives_19decembre2007_FR.pdf

[7] Agence de presse AFP, USA : en pleine année électorale, l'économie est peut-être déjà en récession, 9 janvier,
Site internet : 2008,
http://afp.google.com/article/ALeqM5izC_z3zAY3ZtTJ54Pwr8lJoztxlg

[8] Banque Mondiale, *Perspectives pour l'économie mondiale 2008*.
Site internet :
http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/ACCUEILEXTN/NEWSFRENCH/0,,contentMDK:21604689~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:1074931,00.html

[9] Economic club of Toronto, Allocution des 5 économistes en chef de 5 principales banques canadiennes, 9 janvier 2008.
Site internet : http://www.argent.canoe.com/lca/infos/canada/archives/2008/01/20080109-122512.html

[10] Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire - mise à jour janvier 2008*, Conseil de direction de la Banque du Canada, 24 janvier 2008, 8 pages.
Site internet : http://www.bank-banque-canada.ca/fr/presse/2008/pr08-2f.pdf

[11] Les exportations nettes représentent la différence entre la valeur des exportations (produits vendus à l'étranger) moins la valeur des importations (produits achetés de l'étranger). Si les exportations nettes sont positives, le pays affiche un excédent commercial, et si elles sont négatives, il accuse un déficit commercial. Selon la Banque du Canada, les exportations nettes canadiennes ont diminué au cours de 2006 (-1,3 %) et de 2007 (-1,1 %). En 2008, la Banque centrale canadienne anticipe une baisse de 1,4 % des exportations nettes et une diminution de 0,7 % en 2009. Source : Banque du Canada, op. cit., tableau 3, page 7.

[12] Exportation et Développement Canada, *Prévision à l'exportation, automne 2007*, 150 pages.
Site internet de EDC : http://www.edc.ca/french/docs/ereports/gef/country_information_EFindex.htm?frompage=edm064g

[13] EDC, *op. cit.*, chapitre 2, pages 6-15.

[14] EDC, *op. cit.*, chapitre 2, pages 15-16.

Le transport ferroviaire au Canada en 2005

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Structure de l'industrie

En 2005, pour une deuxième année consécutive, la structure de l'industrie ferroviaire est demeurée relativement stable. Deux nouvelles compagnies de chemin de fer ont été créées, soit la Fife Lake Railway en Saskatchewan et la Tshiuetin Railway à Terre-Neuve. Au cours des dernières années, les activités de rationalisation du réseau ferroviaire ont été plus faibles. Cette tendance s'est poursuivie en 2005 puisque les seuls abandons de voies ont concerné l'Alberta et la Saskatchewan, où le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a abandonné 89 kilomètres de voies. Toutefois, 347 kilomètres de voies ont été transférés. Ainsi, le CFCP a cédé 13 kilomètres à Capital Railway de l'Ontario, 16 kilomètres à l'Agence métropolitaine de Montréal et 97 kilomètres à la Fife Lake Railway. La plus importante cession de voies (215 kilomètres) a été effectuée par la Quebec North Shore and Labrador Railway à la nouvelle compagnie, la Tshiuetin Railway. En plus des voies cédées, 339 kilomètres de voies ont fait l'objet d'une rétrocession de la part de la Prairie Alliance for the Future de la Saskatchewan au Canadien National (CN).

Au 31 décembre 2005, la longueur des voies exploitées au Canada représentait 72 280 kilomètres dont 57 885 kilomètres de voies possédées et 14 395 kilomètres de voies exploitées louées, à contrat, à droits de réseau ou à propriété conjointe (voir le tableau 8). De la longueur totale des voies exploitées, le CN en comptait 47 %, soit 34 110 kilomètres, le CFCP 30 %, soit 21 956 kilomètres et les transporteurs régionaux et sur de courtes distances 22 %, soit 15 999 kilomètres. Quant à VIA Rail, 96 % des voies qu'elle exploitait lui appartenaient ce qui correspond à 208 kilomètres. Le CN est la compagnie qui exploitait le plus de voies et c'est aussi celle qui en possédait le plus. En effet, le CN possédait 28 829 kilomètres de voies, ce qui équivaut à 85 % du total des voies qu'il exploitait. Le CFCP possédait 78 % des voies qu'il utilisait alors que 73 % des voies exploitées par les transporteurs régionaux et sur de courtes distances leur appartenaient. ■

Les recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation ont continué leur tendance à la hausse des dernières années. En 2005, elles ont augmenté de 10,9 % par rapport à 2004, pour atteindre 9,8 milliards de dollars (voir le tableau 9). Une conjoncture économique favorable, une augmentation des importations et des exportations ainsi qu'une hausse des tarifs pour le transport des marchandises peuvent expliquer la majoration des recettes. Les recettes provenant du transport des marchandises représentaient 89 % des recettes d'exploitation totales alors que celles tirées du transport des voyageurs ne comptaient que pour 3 %. La part restante (8 %) provient des autres recettes d'exploitation. Cette dernière catégorie regroupe les recettes diverses issues du transport ferroviaire, celles tirées des services de VIA Rail et les paiements gouvernementaux.

En 2005, le transport de marchandises a généré près de 8,8 milliards de dollars de recettes, une hausse de 11,3 % par rapport à l'année précédente. Le CN et le CFCP ont connu une forte augmentation de leurs recettes provenant du transport des marchandises (15,6 % et 14,5 % respectivement). À eux seuls, ils accaparent 93 % des recettes totales provenant du transport des marchandises. Les transporteurs régionaux reçoivent la part restante (7 %). Leurs recettes provenant du transport des marchandises ont chuté de 28,6 % par rapport à 2004, atteignant 586,6 millions de dollars.

Le transport des voyageurs a rapporté des recettes de 283 millions de dollars, une hausse de 17,7 millions de dollars par rapport à l'année précédente. VIA Rail demeure la principale société ferroviaire de transport interurbain de voyageurs avec 90 % de toutes les recettes liées à ce type de transport. En 2005, elle a recueilli 255,7 millions de dollars, en hausse de 6,4 % par rapport à 2004. La part restante (10 %) est répartie inégalement entre le CN, le CFCP et les transporteurs régionaux.

Tableau 8
Longueur des voies exploitées, au 31 décembre 2005

	Canadien National	Canadien Pacifique	VIA Rail	Transporteurs régionaux [1, 2]	Total
	en kilomètres				
Canada					
Voies possédées	28 829	17 144	208	11 704	57 885
Voies exploitées louées, à contrat, à droits de réseau ou à propriété conjointe	5 281	4 812	8	4 294	14 395
Total des voies exploitées	**34 110**	**21 956**	**216**	**15 999**	**72 280**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

[1] Inclut les transporteurs sur de courtes distances.

[2] En 2005, ce tableau contenait des données provenant de 47 transporteurs régionaux et sur de courtes distances.

Pour VIA Rail, la seconde source de revenus est constituée des subventions gouvernementales, lesquelles comptent pour 97 % des « autres recettes d'exploitation ». Les diverses recettes provenant du transport ferroviaire sont les deuxièmes sources de revenus pour le CN, le CFCP et les transporteurs régionaux et sur de courtes distances, avec respectivement 187,6 millions, 128,4 millions et 321,2 millions de dollars. ■

Tableau 9
Recettes d'exploitation des principales compagnies ferroviaires, 2004-2005

	Canadien National	Canadien Pacifique	VIA Rail	Transporteurs régionaux[1, 2]	Total
	en millions de dollars				
2004					
Recettes tirées du transport des marchandises	4 003,5	3 098,0	-	767,9	7 869,4
Recettes tirées du transport des voyageurs	10,7	6,4	240,4	7,7	265,2
Autres recettes d'exploitation	261,0	158,5	180,3	121,2	721,0
Total	**4 275,2**	**3 262,9**	**420,7**	**896,8**	**8 855,6**
2005					
Recettes tirées du transport des marchandises	4 627,3	3 546,4	-	586,6	8 760,3
Recettes tirées du transport des voyageurs	10,9	7,2	255,7	9,1	282,9
Autres recettes d'exploitation	312,1	169,2	173,8	124,9	780,0
Total	**4 950,3**	**3 722,8**	**429,5**	**720,6**	**9 823,2**
Variation 2004-2005					
			en %		
Transport des marchandises	15,6	14,5	--	-23,6	11,3
Transport des voyageurs	1,9	12,5	6,4	18,2	6,7

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

1. Inclut les transporteurs sur de courtes distances.
2. En 2004, ce tableau contenait des données provenant de 43 transporteurs régionaux et sur de courtes distances.
   En 2005, ce tableau contenait des données provenant de 47 transporteurs régionaux et sur de courtes distances.

L'emploi et la rémunération

Depuis 15 ans, l'emploi dans le secteur ferroviaire canadien affiche une tendance générale à la baisse. Ce secteur est passé de plus de 67 000 salariés en 1990 à près de 35 000 en 2005.

Comme le démontre le tableau 10, l'industrie ferroviaire a perdu 596 emplois entre 2004 et 2005, ce qui représente une baisse de 1,7 %, le plus faible recul observé par rapport aux années précédentes. Malgré la diminution des emplois dans l'ensemble de l'industrie ferroviaire canadienne, le nombre de travailleurs a augmenté de 1,1 % au CN, de 2,7 % au CFCP et de 1,8 % à VIA Rail, soit des gains respectifs de 161, 350 et 55 emplois. Au cours de la même période, les transporteurs régionaux et sur de courtes distances ont vu leurs effectifs passer de 4 625 à 3 463 employés, ce qui représente une régression de 25 %. La prise de contrôle d'Algoma Central Railway et de BC Rail par le CN peut expliquer en partie la perte de 1 162 emplois. Sur l'ensemble des emplois de l'industrie ferroviaire canadienne, les transporteurs régionaux et sur de courtes distances ont vu la part de leurs effectifs chuter, passant

Tableau 10
Nombre moyen d'employés au Canada selon les principaux groupes professionnels, 2004-2005

	Canadien National	Canadien Pacifique	VIA Rail	Transporteurs régionaux[1]	Total
	nombre d'employés				
2005					
Services généraux	2 740	2 346	619	498	6 203
Entretien des voies	4 104	3 019	16	923	8 062
Entretien du matériel	2 512	1 811	822	630	5 775
Services de transport	5 770	6 069	1 704	1 412	14 955
Total	**15 126**	**13 245**	**3 161**	**3 463**	**34 995**
2004					
Total	**14 965**	**12 895**	**3 106**	**4 625**	**35 591**
Variation					
			en %		
2004-2005	**1,1**	**2,7**	**1,8**	**-25,1**	**-1,7**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur le transport ferroviaire (2734)*, Emplois et rémunération des employés, tableau 404-0019, date d'extraction : décembre 2007.

1. Inclut les transporteurs sur de courtes distances.

de 13 % en 2004 à 10 % en 2005. La part des effectifs a augmenté pour le CN et le CFCP. Le CN détenait encore le plus grand nombre d'employés avec plus de 15 000 salariés, équivalant à 43 % des employés de l'industrie du transport ferroviaire. Le CFCP possédait 38 % de l'effectif total. Quant à la société VIA Rail, malgré une hausse du nombre d'employés, elle détenait 9 % de l'effectif total, soit le même pourcentage qu'en 2004.

Les employés de l'industrie ferroviaire sont classés selon quatre groupes professionnels, soit les services généraux, l'entretien des voies, l'entretien du matériel et les services de transport. Les services de transport comprennent les personnes affectées à l'ordonnancement, à la répartition et au fonctionnement des trains et des autres services auxiliaires, à l'exploitation des installations terminales ainsi qu'à la distribution des wagons et du matériel moteur. En 2005, les réductions d'emplois ont été plus marquées dans les services de transport et les services généraux, qui ont connu des pertes respectives de 312 et 165 emplois, correspondant à des variations à la baisse de 2,0 % et 2,6 %. Malgré la baisse du nombre de travailleurs, les services de transport demeurent le groupe de professionnels le plus important et rassemblent près de 43 % de l'ensemble des effectifs. Les employés s'occupant de l'entretien des voies se sont classés au deuxième rang (23 %). Aux troisième et quatrième rangs se trouvaient les employés des services généraux (18 %) et des services de l'entretien du matériel (17 %).

Comme les transporteurs régionaux et sur de courtes distances ont connu la plus forte baisse du nombre de travailleurs, les quatre groupes professionnels ont été affectés. Toutefois, ce sont les travailleurs des services de transport qui ont été les plus durement touchés avec une perte de 435 emplois. En 2005, malgré une hausse des salariés au CN, 105 emplois ont été perdus au sein du groupe des services de transport par rapport à 2004. Au CFCP, le nombre d'employés aux services généraux est demeuré le même qu'en 2004, soit 2 346, alors qu'il y a eu une augmentation des effectifs pour les trois autres groupes de professionnels.

De 2004 à 2005, la rémunération annuelle a augmenté de 7,3 % pour passer de 65 856 $ à 70 689 $ (voir le tableau 11). Les travailleurs des services de transport recevaient le salaire annuel moyen le plus élevé, lequel s'établissait à 76 557 $. Les employés des services de l'entretien du matériel obtenaient le plus faible salaire moyen, soit 60 915 $ en hausse de 4,8 % par rapport à 2004. La rémunération annuelle moyenne des employés s'occupant de l'entretien des voies a connu la plus forte augmentation, soit 10 % de plus qu'en 2004.

Dans l'industrie ferroviaire, le CN offrait le meilleur salaire annuel moyen avec une rémunération de 76 450 $, une augmentation de 8,7 % par rapport à 2004. Pour chacun des quatre groupes de professionnels, le CN était la compagnie qui offrait les salaires annuels moyens les plus élevés de l'industrie ferroviaire canadienne. Les salariés des services de transport obtenaient la plus forte hausse de salaire avec 10,9 % par rapport à 2004. Recevant une rémunération annuelle moyenne de 85 379 $, ces travailleurs étaient les mieux payés de l'industrie ferroviaire. Au CFCP, les employés des services de transport ont vu leur salaire annuel moyen passer de 69 222 $ en 2004 à 75 818 $ en 2005. C'est la plus forte hausse de la rémunération observée au CFCP (9,5 %). Même avec une hausse de 3,9 % de leur rémunération annuelle moyenne, les employés de VIA Rail recevaient toujours le plus bas revenu annuel moyen, lequel s'établissait à 57 359 $.

En ce qui concerne les employés des transporteurs régionaux et sur de courtes distances, seuls ceux des services de transport et des services à l'entretien des voies ont subi une réduction de salaire. La rémunération annuelle moyenne des salariés des services de transport est passée de 66 002 $ en 2004 à 65 241 $ en 2005, représentant une variation à la baisse de 1,2 %. Ces travailleurs demeurent toutefois le groupe de professionnels les mieux rémunérés des transporteurs régionaux et sur de courtes distances. En ce qui concerne les employés travaillant à l'entretien des voies, leur rémunération a régressé de 1 % par rapport à 2004, s'établissant à 51 954 $ en 2005. C'est le plus bas salaire annuel moyen obtenu par les travailleurs des transporteurs régionaux et sur de courtes distances, mais aussi pour l'ensemble des employés de l'industrie ferroviaire canadienne. ■

Tableau 11
Rémunération annuelle moyenne des employés selon les principaux groupes professionnels, 2004-2005

	Canadien National	Canadien Pacifique	VIA Rail	Transporteurs régionaux[1]	Total
	en dollars				
2005					
Services généraux	82 498	71 534	58 730	62 371	74 364
Entretien des voies	68 262	61 884	54 137	51 954	63 979
Entretien du matériel	62 721	61 475	53 630	61 608	60 915
Services de transport	85 379	75 818	58 690	65 241	76 557
Moyenne	**76 450**	**69 922**	**57 359**	**60 626**	**70 689**
2004					
Moyenne	**70 332**	**65 449**	**55 230**	**59 644**	**65 856**
Variation					
	en %				
2004-2005	**8,7**	**6,8**	**3,9**	**1,6**	**7,3**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur le transport ferroviaire (2734)*, Emplois et rémunération des employés, tableau 404-0019, date d'extraction : décembre 2007.

[1] Inclut les transporteurs sur de courtes distances.

Le transport des marchandises

Au Canada

En 2005, plus de 280,6 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par les sociétés ferroviaires du Canada, ce qui représente une augmentation de 3,4 % par rapport au total de 271 millions de tonnes en 2004. Les marchandises transportées entre les provinces canadiennes (y inclus celles destinées au marché intérieur des provinces) atteignaient 177,5 millions de tonnes, correspondant à plus de 63 % du tonnage total.

La Colombie-Britannique demeure la province qui expédie le plus de marchandises au Canada, avec 45,3 millions de tonnes, dont plus de 77 % étaient destinées au marché intérieur de cette province. Vient ensuite l'Alberta (y inclus les Territoires du Nord-Ouest) qui acheminait plus de 33 millions de tonnes. La région de l'Atlantique, qui regroupe Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, se trouvait au troisième rang avec 28,4 millions de tonnes de marchandises destinées à l'ensemble du Canada. Pour ce qui est des marchandises en provenance du Québec, 16,3 millions de tonnes circulaient à l'intérieur du Canada. Le tonnage destiné au marché intérieur s'élevait à 5,2 millions de tonnes, soit près de 32 % du tonnage total provenant du Québec et destiné à l'ensemble du Canada.

Sur la totalité des marchandises circulant à l'intérieur du Canada, trois provinces se démarquaient comme destination : la Colombie-Britannique (78,7 millions de tonnes), le Québec (38,1 millions de tonnes) et l'Ontario (33,7 millions de tonnes) avec respectivement 44 %, 22 % et 19 % du tonnage total.

Comme le montre le tableau 12, le Canada a expédié par transport ferroviaire 73,4 millions de tonnes de marchandises vers les États-Unis. L'Ontario, l'Alberta, le Québec et la Saskatchewan ont acheminé 79 % de ce tonnage. Les États-Unis ont pour leur part envoyé au Canada plus de 22 millions de tonnes de marchandises.

Du tonnage destiné à l'ensemble du territoire canadien, plus de 81 % est acheminé vers trois provinces, soit l'Ontario (8,7 millions de tonnes), le Québec (5,0 millions de tonnes) et l'Alberta (4,3 millions de tonnes).

En ce qui concerne les échanges de marchandises par transport ferroviaire entre le Canada et le Mexique, ce dernier importait beaucoup plus de marchandises canadiennes (842 700 tonnes) qu'il en exportait (48 900 tonnes).

Pour l'année 2005, le tonnage des dix principales marchandises transportées par train au Canada s'élevait à plus de 163 millions de tonnes (voir le tableau 13). Ces marchandises comptaient pour 58 % du tonnage total des marchandises canadiennes transportées. Des dix principales marchandises transportées, les plus fortes variations à la hausse par rapport à l'année précédente ont été observées pour les trois premières marchandises : le charbon (plus de 34 millions de tonnes), les chargements mixtes ou fret non identifié (23,3 millions de tonnes) et les minerais de fer et leurs concentrés (20,6 millions de tonnes). Les minerais de fer et leurs concentrés ont connu la plus forte hausse par rapport à 2004 avec une augmentation de leur tonnage de 30 %. Cette forte progression peut s'expliquer, entre autres, par les grèves et les arrêts de travail qui sont survenus dans le secteur minier en 2004.

En 2005, cinq des principales marchandises transportées ont vu diminuer leurs tonnages, soit le blé (- 5,6 %), la pâte de bois (- 4,5 %), les autres produits chimiques de base (- 2,3 %), la potasse (- 2,2 %) et le soufre (- 1,6 %).

Tableau 12
Origine et destination des marchandises transportées, 2005

Destination	Canada	États-Unis	Mexique	Total (destination)[1]
	en milliers de tonnes			
Origine				
Canada	177 455,6	73 374,4	842,7	251 672,7
États-Unis	22 184,9	6 683,1	17,2	28 885,2
Mexique	48,9	0,3	..	49,2
Total (origine)[1]	**199 689,4**	**80 057,8**	**859,9**	**280 607,1**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.
[1] Le total exclut les produits provenant d'embranchements américains.

Tableau 13
Tonnage des dix principales marchandises transportées au Canada, 2004-2005

	2004	2005	Variation 2004-2005
	en milliers de tonnes		*en %*
Charbon	32 380,0	34 104,3	5,3
Chargements mixtes ou fret non identifié	21 481,2	23 332,8	8,6
Minerais de fer et leurs concentrés	15 826,4	20 565,5	29,9
Blé	19 763,1	18 647,6	-5,6
Potasse	16 633,3	16 260,9	-2,2
Bois d'œuvre	13 688,7	14 088,5	2,9
Autres produits chimiques de base	10 920,2	10 666,2	-2,3
Pâte de bois	10 398,1	9 930,5	-4,5
Soufre	8 162,7	8 034,0	-1,6
Autres produits du bois (contre-plaqués, placages)	7 513,2	7 661,0	2,0
Total des dix principales marchandises	**156 766,9**	**163 291,3**	**4,2**
Autres marchandises	114 654,4	117 315,6	2,3
Tonnage total	**271 421,3**	**280 606,9**	**3,4**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

En provenance du Québec

En 2005, le Québec a expédié 30,3 millions de tonnes de marchandises par transport ferroviaire, en baisse de 0,8 % par rapport à 2004 (voir le tableau 14). Les plus fortes réductions de tonnage ont été observées pour les marchandises destinées au Mexique et au marché intérieur du Québec. Le Mexique a reçu 34 000 tonnes de moins qu'en 2004, ce qui représente une baisse de 17 %. Toutefois, le recul est beaucoup plus élevé pour les marchandises destinées au marché intérieur, avec une perte de 651 600 tonnes, ce qui correspond à une baisse de 11,1 % par rapport à 2004. Ce secteur est en décroissance pour une deuxième année consécutive.

Au Québec, le tonnage exporté a augmenté de 2 % vers les États-Unis et de 1,7 % vers le reste du Canada. Sur l'ensemble du tonnage provenant du Québec, les États-Unis en recevaient 46 % et le reste du Canada 37 %.

En ce qui concerne le tonnage ferroviaire ayant comme destination le reste du Canada, l'Ontario demeure le principal partenaire du Québec avec 52 % du tonnage total. Le tonnage transporté vers l'Ontario a connu une certaine stabilité entre 2004 et 2005 avec une baisse de 800 tonnes. Viennent ensuite la région de l'Atlantique (22 %) et la Colombie-Britannique (14 %). L'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan se partageaient de façon inégale la partie restante. Par rapport à 2004, le tonnage exporté du Québec a augmenté en 2005 de 13,5 % pour l'Alberta et de 7,9 % pour les provinces de l'Atlantique alors qu'il a diminué de 4 % pour le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique.

Tableau 14
Région de destination, marchandises ayant le Québec comme origine, 2004-2005

	Volume		Variation 2004-2005	
	2004	2005		
	en milliers de tonnes		en milliers de tonnes	en %
Atlantique[1]	2 254,5	2 431,7	177,2	7,9
Ontario	5 786,2	5 785,4	-0,8	0,0
Manitoba	334,7	320,3	-14,4	-4,3
Saskatchewan	120,8	115,5	-5,3	-4,4
Alberta[2]	748,6	849,6	101,0	13,5
Colombie-Britannique	1 669,9	1 600,9	-69,0	-4,1
Canada (sauf Québec)	10 914,7	11 103,4	188,7	1,7
Québec	5 861,8	5 210,2	-651,6	-11,1
États-Unis	13 553,0	13 818,6	265,6	2,0
Mexique	202,7	168,3	-34,4	-17,0
Total (destination)	**30 532,2**	**30 300,5**	**-231,7**	**-0,8**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.
1. La région de l'Atlantique comprend : Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.
2. L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.

Tableau 15
Les dix principales marchandises en provenance du Québec en 2005

	Total	Québec	Canada sauf Québec	États-Unis et Mexique
	en milliers de tonnes			
Chargements mixtes ou fret non identifié	5 665,9	5,7	3 915,2	1 745,0
Mazout et pétrole brut	2 473,1	1 083,7	1 220,6	168,8
Autres produits chimiques de base	2 261,1	334,1	538,9	1 388,1
Papier et carton sauf produits imprimés	2 035,8	106,9	283,8	1 645,1
Bois d'œuvre	1 980,3	69,0	187,3	1 724,0
Essence et carburéacteur	1 727,7	816,2	903,3	8,2
Papier journal	1 658,2	74,6	125,1	1 458,5
Aluminium, formes primaires et demi-produits	1 635,7	3,4	301,7	1 330,6
Autres produits du bois (contre-plaqués, placages)	1 291,8	40,8	103,5	1 147,5
Pâte de bois	980,3	391,5	240,9	347,9
Total des dix principales marchandises	**21 709,9**	**2 925,9**	**7 820,3**	**10 963,7**
Autres marchandises	8 590,7	2 284,3	3 283,1	3 023,2
Tonnage total	**30 300,6**	**5 210,2**	**11 103,4**	**13 986,9**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

En 2005, les dix principales marchandises transportées correspondaient à 72 % du tonnage total de 21,7 millions de tonnes en provenance du Québec (voir le tableau 15). Les chargements mixtes ou fret non identifié sont demeurés la principale marchandise à être transportée sur le réseau ferroviaire et ayant comme origine le Québec avec 5,7 millions de tonnes. Cette marchandise était transportée principalement vers trois destinations : les États-Unis (1,7 million de tonnes), l'Ontario (1,6 million de tonnes) et la Colombie-Britannique (1,1 million de tonnes). Le deuxième rang est occupé par le mazout et le pétrole brut. Le tonnage de cette marchandise s'élevait à 2,5 millions de tonnes dont 81 % était destiné au marché intérieur du Québec (1,1 million de tonnes) et à l'Ontario (0,9 million de tonnes).

Viennent ensuite les autres produits chimiques de base avec 2,3 millions de tonnes. Le Québec en exportait aux États-Unis et au Mexique pour 1,4 million de tonnes, équivalant à plus de 61 % du tonnage total de cette marchandise.

Sur le tonnage exporté aux États-Unis et au Mexique, 78 % provenait des dix principales marchandises transportées. Les dix principales marchandises représentaient 70 % du tonnage total destiné au reste du Canada.

À DESTINATION DU QUÉBEC

En 2005, le Québec recevait par transport ferroviaire près de 43,2 millions de tonnes, une hausse de 4,4 millions de tonnes par rapport à l'année précédente (voir le tableau 16). Cette majoration s'explique principalement par la forte augmentation du tonnage importé du reste du Canada (5,1 millions de tonnes). Le tonnage des marchandises provenant du reste du Canada est passé de 27,9 millions de tonnes en 2004 à 32,9 millions de tonnes en 2005. Les États-Unis ont exporté vers le Québec plus de 5 millions de tonnes, ce qui correspond à une très légère augmentation de 0,3 %. Le tonnage en provenance du Mexique a augmenté de 400 % par rapport à 2004. Toutefois, cela ne représente qu'une hausse de 7 600 tonnes. En 2005, le tonnage importé du reste du Canada équivalait à 76 % du tonnage total destiné au Québec, en comparaison de 72 % obtenu en 2004. En ce qui concerne les marchandises provenant du Québec et des États-Unis, leur proportion a diminué en comparaison de celle de 2004; elle correspond à 12 % chacune du tonnage total.

Tableau 16
Région d'origine, marchandises ayant le Québec comme destination, 2004-2005

	Volume		Variation 2004-2005	
	2004	2005		
	en milliers de tonnes		*en milliers de tonnes*	*en %*
Atlantique[1]	16 578,3	21 814,7	5 236,4	31,6
Ontario	5 718,8	5 424,7	-294,1	-5,1
Manitoba	627,6	554,7	-72,9	-11,6
Saskatchewan	1 242,6	1 255,8	13,2	1,1
Alberta[2]	1 134,9	1 149,2	14,3	1,3
Colombie-Britannique	2 570,2	2 739,9	169,7	6,6
Canada (sauf Québec)	27 872,4	32 939,0	5 066,6	18,2
Québec	5 861,8	5 210,2	-651,6	-11,1
États-Unis	5 026,8	5 039,6	12,8	0,3
Mexique	1,9	9,5	7,6	400,0
Total (origine)	**38 762,9**	**43 198,3**	**4 435,4**	**11,4**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

[1] La région de l'Atlantique comprend : Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.

[2] L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.

En 2005, la région de l'Atlantique a expédié 21,8 millions de tonnes au Québec, ce qui correspond aux deux tiers du tonnage total en provenance du reste du Canada. C'est également cette région qui a connu la plus forte hausse du tonnage exporté avec 31,6 %. Le tonnage des marchandises provenant de l'Ontario s'élevait à 5,4 millions de tonnes (17 % du tonnage total), en baisse de 5,1 % par rapport à l'année précédente. Le tonnage importé de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba comptait pour 17 % du tonnage total en provenance du reste du Canada. En 2005, la Colombie-Britannique, l'Alberta ainsi que la Saskatchewan ont vu augmenter leur tonnage destiné au Québec de 6,6 %, 1,3 % et 1,1 % respectivement par rapport à 2004. Le tonnage importé du Manitoba a chuté de 11,6 %.

Tableau 17
Les dix principales marchandises à destination du Québec en 2005

	Total	Québec	Canada sauf Québec	États-Unis et Mexique
	en milliers de tonnes			
Minerais de fer et leurs concentrés	20 501,8	-	20 501,7	0,1
Chargements mixtes ou fret non identifié	4 826,6	5,0	3 799,8	1 021,8
Blé	1 565,4	5,7	444,3	1 115,4
Autres produits chimiques de base	1 186,9	334,1	372,4	480,4
Mazout et pétrole brut	1 133,3	1 083,7	49,4	0,2
Aliments pour animaux et produits d'animaux	918,8	1,3	485,4	432,1
Essence et carburéacteur	822,2	816,2	6,0	0,0
Copeaux de bois	807,4	729,8	77,6	0,0
Matières plastiques et caoutchouc	744,8	206,8	191,0	347,0
Sel	656,2	0,2	655,8	0,2
Total des 10 principales marchandises	**33 163,4**	**3 182,8**	**26 583,4**	**3 397,2**
Autres marchandises	10 034,9	2 027,4	6 355,6	1 651,9
Tonnage total	**43 198,3**	**5 210,2**	**32 939,0**	**5 049,1**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

Les dix principales marchandises transportées représentaient près de 77 % du volume total expédié au Québec avec 33,2 millions de tonnes (voir le tableau 17). Ces marchandises provenaient essentiellement du reste du Canada (80 %). La part restante est partagée en parts égales entre le marché intérieur du Québec et les États-Unis (y inclus le Mexique).

À la tête des dix principales marchandises se trouvaient les minerais de fer et leurs concentrés, avec 20,5 millions de tonnes, soit près de 62 % du tonnage total des dix principa-

les marchandises. Les minerais de fer et leurs concentrés provenaient entièrement de la région de l'Atlantique. La deuxième position est occupée par les chargements mixtes ou fret non identifié avec 4,8 millions de tonnes; 3,8 millions de tonnes venaient du reste du Canada et 1 million de tonnes sont importées des États-Unis et du Mexique. La Colombie-Britannique et l'Ontario expédiaient au Québec 75 % du tonnage total des chargements mixtes ou fret non identifié venant du reste du Canada. Suivait en troisième place, le blé, avec 1,6 million de tonnes, dont près de la totalité (99,6 %) est importé du reste du Canada et, plus précisément, de l'Ontario (1 million de tonnes). Avec un total de 1,1 million de tonnes, le mazout et le pétrole brut occupaient la cinquième position. C'est la principale marchandise qui circulait à l'intérieur du Québec avec 96 % du tonnage total de mazout et de pétrole brut qui lui était destiné. ▪

Le transport des voyageurs

Depuis 2002, le trafic ferroviaire de banlieue à Vancouver, Toronto et Montréal augmente régulièrement. Le nombre d'usagers des trains de banlieue est passé de 54,5 millions en 2004 à 56,2 millions en 2005, une augmentation de 3,2 %. Pour une troisième année consécutive, les trois principales compagnies de trains de banlieue du Canada (West Coast Express, GO Transit et l'Agence métropolitaine de transport) ont connu des hausses d'achalandage. En 2005, GO Transit était responsable de 70 % du trafic ferroviaire de banlieue.

Près de 4,3 millions de voyageurs ferroviaires interurbains ont été transportés en 2005, soit 5 % de plus qu'en 2004. De ce nombre, 96 % utilisent les services de VIA Rail. Les transporteurs régionaux et sur de courtes distances se partagent la part restante (4 %). Ces derniers ont transporté près de 173 000 passagers en 2005, soit 11 500 passagers de plus qu'en 2004.

VIA Rail

VIA Rail dessert annuellement plus de 450 collectivités au Canada, dont certaines ne disposent que du train comme moyen de transport. Elle exploite jusqu'à 492 trains par semaine qui circulent de l'Est du Canada jusque dans l'Ouest canadien, couvrant ainsi 12 500 kilomètres de voies. En 2005, avec environ 3 000 employés, elle a transporté près de 4,1 millions de voyageurs, un record pour le réseau ferroviaire voyageur actuel.

VIA Rail mise sur l'amélioration de son service à la clientèle. Un certain nombre d'initiatives lui ont permis de renforcer l'approche client et d'améliorer ainsi la prestation des services. En effet, le volume des options libre-service offrant la possibilité d'effectuer soi-même les préparatifs de voyage et d'acheter les billets a augmenté de manière très importante depuis l'implantation de ce système. Ces options ont généré 68 millions de dollars, ce qui représente 27 % du chiffre d'affaires de VIA Rail.

Le train transcontinental de l'Ouest de VIA Rail, le Canadien, assure le transport entre Toronto et Vancouver tout au long de l'année. Afin d'améliorer le service des liaisons de l'Ouest, VIA Rail a apporté des changements quant à la formation du personnel, à la confirmation des réservations par téléphone ainsi que des améliorations à la signalisation.

Pour mieux satisfaire la clientèle des gens d'affaires, les trains du matin du Corridor-Est effectuant la liaison entre Montréal et Québec partent plus tôt. Dans le sud-ouest de l'Ontario, les trains qui quittent Sarnia à destination de Toronto partent un peu plus tard, le matin et le soir, ce qui assure de meilleures correspondances avec les trains de London et de Toronto. Un train additionnel de London à Toronto a également été mis en service le vendredi soir pour répondre aux besoins de la clientèle étudiante.

Après consultation des clientèles concernées, VIA Rail a lancé un produit saisonnier amélioré en créant une nouvelle classe à bord de l'Océan qui relie Montréal et Halifax. Ce parcours offre une expérience d'apprentissage dans les Maritimes au cours de laquelle les clients participent à une panoplie d'activités liées, entre autres, à la culture, à l'histoire et à la géographie régionale.

La capacité de VIA Rail de transporter ses clients à leur destination selon l'horaire prévu demeure l'un des plus importants facteurs qui influent sur la satisfaction de la clientèle. Le taux de ponctualité de 70 % en 2004 est passé à 81 % en 2005.

Par ailleurs, plusieurs facteurs sous-tendent l'augmentation d'achalandage que la Société a connue : de nouveaux produits et services, une structure tarifaire plus simple, comparable à celle des autres services de transport voyageurs, de même que des partenariats stratégiques et intermodaux.

VIA Rail affiche des hausses records, tant pour l'achalandage que pour les produits voyageurs. Cette croissance est particulièrement significative étant donné la performance inégale que le marché des voyages a connu au Canada. ▪

BIBLIOGRAPHIE :

STATISTIQUE CANADA, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XIF au catalogue, 2005.

VIA RAIL, Rapport annuel, 72 p., site internet : http://www.viarail.ca/pdf/an2005/VIA-rapport-annuel-05.pdf.

Les articles publiés dans le **Bulletin économique du transport** reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

Transports Québec